

# ココから変える、ココロから変わる。

班員： ◎小松諒治 齊藤脩 真谷健悟 田村駿介 田村侑介 堀口英里子

TA：有馬純孝

## 第1章 背景

土浦市では人口減少、高齢化、公共施設の老朽化、公共交通の利用低下、耕作放棄地の拡大、商業観光の虚ろいといった多様な問題を抱えている。これらの課題に対し、行政が対策を行うことは重要ではあるが、私たちは「街が街であり続ける」ためには人々の「街での活動」がそれ以上に必要不可欠であると私たちは考える。そしてこの活動を生み出すためには土浦にかかわる個々人が少しずつ変化していく必要がある。

そこで本提案では、土浦にかかわる人の「かかわり方」が変わっていくきっかけとなるマスタープランの提案として、「ココから変える、ココロから変わる。」というテーマを設定した。

## 第2章 提案事業

本マスタープランでは「土浦ヨルベ構想」「市民農園+ZEH補助金制度」「土浦フラワーシップ」の3事業についての提案を行う。

### 1. 人をつなぐ地域拠点の開設「土浦ヨルベ構想」

本マスタープランでは、人々の街での活動を生み出す拠点として、地域拠点である「ヨルベ」を市内に設置することを提案する。ヨルベは地域の”たまり場”と”交通の結節点”の2つを基本機能として備え[図1]、これらに加えて地域特性に合わせた様々な付加機能をもつ。



図1 ヨルベの2つの基本機能

ヨルベは市内5か所に「地区ヨルベ」と呼ばれる大規模な施設を、小中規模のヨルベを市内各地24か所にそれぞれ設ける[図2]。ヨルベからの徒歩圏(半径1km以内)人口カバー率は約75%となる。

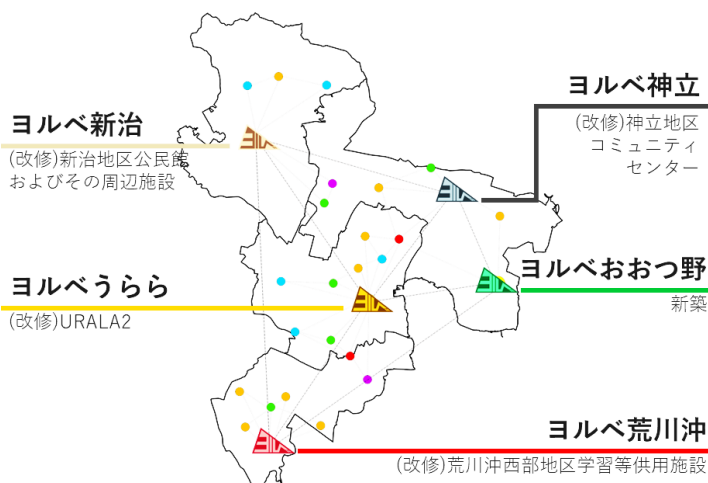


図2 ヨルベの施設配置図

ヨルベの運営にあたっては、土浦市のサポートの元で新規にNPO法人を立ち上げ、運営管理を行う。土浦市は既存の市施設を用いる地区ヨルベや新設するヨルベについて施設整備を行う。[図3]のように、ヨルベの運営には官民や住民などの多様な主体がかかわっている。

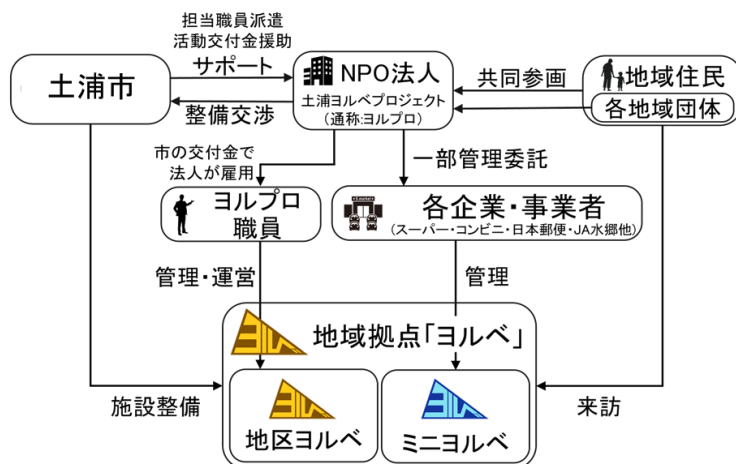


図3 ヨルベの事業フロー図

各地区ヨルベに持たせる付加機能の例を示す。

ヨルベおおつ野は土浦協同病院の隣の敷地での建設を見込んでいることから、リハビリ期の入院患者が一時外出先として使えるよう病院と連携する「ココからココロのケア」プランを付加機能として備えている。

ヨルベ新治には周辺の余剰農地の活用方法として「ヨルベのはたけ」を設ける。ヨルベに集まった人が手軽に参加できるコミュニティ農園を通し、地域資源の発掘や価値の創出を行う。

中央地区のヨルベうらは、当地区の大部分が桜川洪水時の浸水想定区域になっていることから、防災訓練を通した災害時の共助体制の形成といったソフト防災の面での効果を生み出す。

ヨルベ神立では当地区での生涯学習機能の不足に着目し、生徒や学生が幅広く利用できる個人での作業ブースを設けるほか、「おすそわけ文庫」という新たな価値の創出も行う。

ヨルベ荒川沖では、新治に次いで高い高齢化率となっている問題に着目し、子育て世代と祖父母世代の多世代交流を促進する「子育て寺子屋」やレクリエーション活動として「ヨルベまつり」の開催などといった福祉機能を拡充する。

このように「ヨルベ」にはその地域や人のニーズに合わせて多様な活動が可能となる新しい地域交流拠点として機能し、各地区における地域の新たな“たまり場”の形成が期待される。

ヨルベのもう一つの基本機能に、地域の交通結節点としての役割がある。これは現在土浦市で運転されている「のりあいタクシー土浦」を再編することで、ヨルベに人が集まるきっかけとするほか、のりあいタクシー土浦の配車効率の向上、地域公共交通の活性化につなげる。

本再編では土浦市の各周辺から中央に向かっての移動を行っているのりあいタクシー土浦を、各地区内のみでの運転に切り替え、利用者自宅から地区ヨルベまでの輸送とする。利用者はヨルベでバスに乗り換え、土浦駅をはじめとする目的地へ

と移動を行う[図 4]。

運賃はのりあいタクシーの運転距離が短くなることから 300 円/回と現在の半額に、さらにバス交通との乗り換えにより 100 円引とする。車両は現在市が保有する 5 台を各地区ヨルベに割り振る。

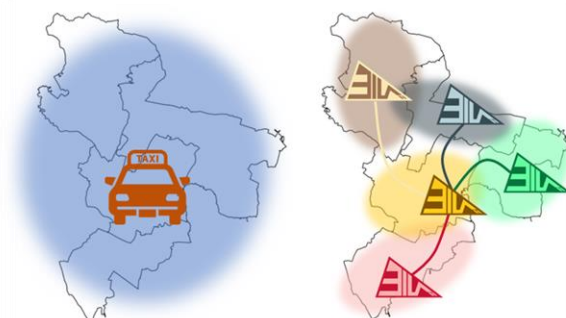


図 4 再編イメージ(左：現況, 右：再編後)

地区ヨルベのうち新治地区については既存のバス路線から離れた場所に位置しているため、本提案では関東鉄道バス[土浦-高岡線]について、終点の高岡からヨルベ新治まで 1.3km の運転延長によるのりあいタクシー土浦との接続を図る。

## 2. 農業と環境の未来を考える新制度

### 「市民農園+」

土浦市は全国と比較して農地集積事業の進展が遅く、耕作放棄地が年々増加しているという課題がある。耕作放棄地はその再生に多くの費用が必要であり、未利用農地の管理が重要である。

「市民農園+」では、未利用農地を土浦市が仲介して市民農園として活用する。耕作放棄地対策として新規就農者向けの農地バンクという制度が存在するが、登録は進んでいないという現状がある。

「市民農園+」では、未利用農地の登録時に一年分の賃料を給付することで、積極的な登録を促す。また農地として利用するために整備が必要である場合、貸し手、もしくは借り手に整備を依頼し、整備者には土浦市から補助金を給付する。その際借り手が農地の整備をする必要がある場合には、賃料の減額を行い、それに伴って農地の貸し手への支払額も減少させる。整備費補助の金額と賃料減額の大きさは必要な整備レベルによって変動し、

草・灌木の除去が必要であるが、根・地下茎の除去が不要である場合をレベル1、根・地下茎の除去が必要で、バックホウなどの機器が必要な場合をレベル2とする。価格設定は[表1]の通りとする。

表1 「市民農園+」における価格設定

	整備 不要	整備借り手		整備貸し手	
		Lv. 1	Lv. 2	Lv. 1	Lv. 2
借り手年額(円)	3,500	2,500	2,000	3,500	3,500
借手の整備補助(円)	0	1,000	2,000	0	0
貸し手年額(円)	2,000	1,000	5,000	2,000	2,000
貸手の整備補助(円)	0	0	0	1,000	2,000
申請時配布金(円)	2,000	1,000	500	3,000	4,000

### 「ZEH 補助金制度」

ZEH（ゼロエネルギーハウス）とは、断熱性能の向上などによってエネルギー消費量を減らし、太陽光発電の活用などによって発電量を増やすことで、エネルギー収支をゼロ以下にする住宅である。土浦市内で既存住宅をZEH化する工事に対して、最大100万円の補助金を支給する。

## 3. 霞ヶ浦総合公園観光拠点化計画

### 「土浦フラワーシップ」

土浦市における観光産業は、通年型の観光地でないこと、日帰り観光の軸の一つとするサイクルツーリズムの収益性が低いことによる収益性の低さが課題として挙げられる。加えて、自然資源を活かした観光に対する市民の関心が薄いことも課題と言える。これらの課題に対し、霞ヶ浦総合公園を観光拠点化することを提案する。

観光施設のコンセプトとして、土浦市や霞ヶ浦の歴史・文化、特産品等の魅力をつなげ、発信すること、既存の公園や湖の自然環境を活かすとともに、霞ヶ浦をはじめとする自然環境について学びを深める機会を提供すること、土浦の入り口的な観光拠点として町全体へ賑わいを届けることを掲

げた。

観光施設の名称は「土浦フラワーシップ」とした。園内マップのイメージを[図5]に示す。



図5 「土浦フラワーシップ」鳥瞰図

土浦市で花卉栽培が盛んなことを踏まえて広大な花畑を整備し、遊覧船、プール、種々のイベントといった既存のアクティビティに加え、アスレチックや飛行船の展示なども行う。展示施設では霞ヶ浦環境科学センターと連携して環境展示を行う。また、りんりんロードが敷地内を通る形にしてサイクルツーリズムの拠点とした。

土浦市民向けの要素として、日常的に訪れられるような無料開放エリアの設置、「土浦市民無料デー」の設定を行う。観光施設を通じて市民がまちに誇りを持てるようにすることがねらいである。

## 第3章 地区区分

第2章で述べた「土浦ヨルベ構想」では、土浦市内を[図6]の5地区で分類している。なお地区区分は中学校区をもとに設定した[表2]。



図6 本マスタープランにおける土浦市地区区分

表 1 地区名と該当エリア

地区名	地区ヨルベ名	該当中学校区
中央	ヨルベうらら	一中, 二中, 四中
南部	ヨルベ荒川沖	三中, 六中
北部	ヨルベ神立	都和中, 五中の一部
おおつ野	ヨルベおおつ野	五中の一部
新治	ヨルベ新治	新治義務教育学校

## 第 4 章 事業の評価分析

### 1. 土浦ヨルベ構想

土浦ヨルベ構想全体の費用については、運営は NPO 法人が行うことから、建設や回収に係る初期費用のみが市の負担として発生する。地区ヨルベは新築(1 か所)が 4 億円、改修(4 か所)に 1.6 億円を要し、ミニヨルベ(24 か所)では 1.4 億円の回収費用が見込まれ、全体で 7 億円余りの費用が必要となる。ヨルベでは利用者からの直接収入はあまり想定されないが、既存施設の集約によるコストダウンや交通利便性の向上、市民の憩いの場としての役割を果たすことによる経済波及効果が見込める。またこの 7 億円という数字は市街地再開発事業を行った場合に平均して発生する費用に比べて少ない。より少ない費用で市街地再開発事業よりも広い範囲にメリットをもたらすことができる。

また公共交通の再編事業における利用者便益については、所要時間と運賃を全て金銭換算した一般化費用での比較検討により、現在の公共交通に比した優位性を確認した。事業者便益については、新治地区においてバスの運転区間拡大に伴う費用 385 万円の負担が生じるが、これはのりあいタクシーの運賃収入において 25 人/日の利用増で回収が可能であり、非現実的な数字であるとは言いがたいと考える。

### 2. 市民農園+ / ZEH 補助金制度

「市民農園+」では、[表 1]のすべての場合にお

いて、農地の借り手が着いてから 2 年以内の収益化が可能である。現在の土浦市内の市民農園はすべて埋まっており、運用は現実的であると考えられる。

ZEH 補助金制度では、既存住宅を ZEH 化する工事に対して工事費用の 1/3、最大 100 万円を支給する。1 軒の住宅を ZEH 化することで、年間で約 2.5t の CO2 を削減することができる。土浦市で ZEH の推進を行うことで、都市全体での省エネ化を実現する。ZEH 化には、住宅の資産価値の向上、快適な居住環境の実現といったメリットも考えられる。また、ZEH は自家発電・蓄電の機能を有するため、災害時などの停電に強い住宅地を形成することができる。

### 3. 土浦フラワースhip

本計画では土浦フラワースhipの開園までにかかる費用を 52 億円と試算している。利益については、入園料を大人 1000 円、子供 500 円に設定するなどして、経済産業省「テーマパークの立地の経済効果」や周辺の類似施設の来場者数をもとに、開園後 5 年間の平均来園者数を 30-35 万人と仮定した場合、収入から費用を差し引いた利益は 2 億円/年程度を見込んでいる。また、同経済分析をもとにした試算では、営業によって 4 億円/年の経済波及額が見込まれ、これらは飲食やお土産による生産額であり、そのほとんどは市内の地域経済に還元することが可能であるといえる。

## 第 5 章 結論

本マスタープランでは以上の 3 提案により、人々が今まで以上につながり、土浦への関心や愛情を持てるようにする。このようにひとりひとりの「土浦へのかかわり方」が変わり、土浦の未来が変わっていくことを目指す。

## 第 6 部 参考文献

(紙面の都合上割愛)